

5. Mai 2020

Pressemitteilung: Die Schusterbahn als neue schnelle Express-S-Bahn

Die Regionalfraktion DIE LINKE/PIRAT startet gemeinsam mit den Fraktionen von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, SPD und FDP in der Regionalversammlung Stuttgart einen neuen Anlauf zur Reaktivierung der "Schusterbahn" und der Verlängerung nach Bietigheim und Plochingen. In ihrem interfraktionellen Antrag "S11 Bietigheim-Plochingen – die neue schnelle Express-S-Bahn" fordern die Fraktionen den Betrieb einer neuen S-Bahn S11 als Osttangente mit einer Streckenführung über die Schusterbahntrasse.

In einem Gutachten vom Oktober 2019 bestätigte das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) erneut das große Potential der Strecke, insbesondere bei durchgehendem Betrieb und der Weiterführung in Richtung Bietigheim und Plochingen.

Für die neue Verbindung wollen die Fraktionen die Qualitätsstandards des S-Bahn-Netzes auf die Schusterbahn übertragen: Eine schnelle Tangentialverbindung im 30-Minuten-Takt bei durchgehendem Betrieb von Montag bis Sonntag, die zur Entlastung des Hauptbahnhofs von Umsteigern sowie zur generellen Entlastung der S-Bahn-Linien S1, S4, S5 beiträgt und eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen den Landkreisen Esslingen und Ludwigsburg herstellt. Durch den Betrieb einer S-Bahn mit Bodenhöhe von 76cm können barrierefreie Zugänge mit einer einheitlichen Bahnsteighöhe hergestellt werden, ohne die Funktion der Trasse für den Schienengüterverkehr zu beeinträchtigen.

Verkehrsausschussmitglied Wolfgang Hoepfner, Initiator des neuen Betriebskonzepts, betont mit Blick auf die gemeinsame Initiative:

"Die S11 ist das bedeutendste Ausbauvorhaben der S-Bahn in diesem Jahrzehnt. Sie wird Pendlerverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern und macht das S-Bahn-System robuster gegen Störungen. Acht Jahre nach der ersten Initiative der LINKEN gibt es nun kein Argument mehr gegen die schnelle Reaktivierung der Achse. Ganz besonders danken wir den Fraktionen der Grünen, SPD und FDP, die das Projekt mittragen, sowie den Kreistagen, Gemeinderäten und Bezirksbeiräten entlang der Strecke, die sich seit Jahren einhellig für die Schusterbahn ausgesprochen haben."

Die Vorteile des von der Fraktion DIE LINKE/PIRAT ausgearbeiteten Betriebskonzepts illustriert Fraktionsvorsitzender Christoph Ozasek:

„Die neue S11 hat ein Potential von bis zu 19.000 Fahrgästen werktätlich. Das bedeutet weniger Pendlerverkehr auf der Straße und damit einen starken Beitrag zum Klimaschutz. Wir rechnen mit vielen Neukunden für den VVS. Die Schusterbahn wird die Linienäste S1, S4 und

S5 deutlich entlasten, und den störungsanfälligen Nordzulauf umfahren. Bei den häufigen Störungen im S-Bahn-Stammast wird die S11 einen stabilen Betrieb garantieren. Sie ist ein Evolutionsschritt vom sternförmigen S-Bahn-System zum S-Bahn-Ring, mit attraktiven Direktverbindungen zwischen den Mittelstädten.“ Besonderen Dank richtet Ozasek an die Wegbereiter des Betriebskonzepts:

„Ohne die engagierte und akribische Vorarbeit unseres Verkehrsexperten Wolfgang Hoepfner und die konstruktive Zusammenarbeit zwischen den Fraktionen wäre dieses starke politische Signal für mehr S-Bahn nicht möglich gewesen.“

Abweichend von der Untersuchung des VWI sieht der interfraktionelle Antrag einen Halt an allen Bahnhöfen nur zwischen Ludwigsburg und Untertürkheim vor. Zwischen Bietigheim und Ludwigsburg sowie zwischen Untertürkheim und Plochingen soll die S-Bahn, abgesehen von einem Zwischenhalt in Esslingen, als Expressbahn verkehren. Hierdurch verringert sich die Fahrtzeit um 7-8 Minuten. Die Führung von Ludwigsburg nach Stuttgart-Zazenhausen soll über den Rangierbahnhof Kornwestheim erfolgen. Dadurch wird zwar der Personenbahnhof Kornwestheim nicht bedient, umgekehrt könnten jedoch zusätzliche Haltepunkte an der W&W Versicherung und an einem neuen Kornwestheimer Personenbahnhof „West“ angrenzend an den Rangiergleisen entstehen.

Die beantragte Streckenführung über den Rangierbahnhof Kornwestheim macht außerdem die vom VWI vorgeschlagenen teuren Infrastrukturbaumaßnahmen unnötig und ermöglicht eine zweigleisige, kreuzungsfreie Ein- und Ausleitung in den Bahnhof Ludwigsburg, die Weiterführung von Untertürkheim nach Plochingen, und die Einleitung in die Fern- bzw. Regionalbahngleise ohne zusätzliche Weichen. Notwendig ist lediglich ein zweiter Bahnsteig am Bahnhof Stuttgart-Münster mit den entsprechenden Weichenverbindungen. Im Südast sind weitere Haltepunkte, z.B. in Esslingen-Mettingen oder Stuttgart-Obertürkheim denkbar, um große Arbeitsplatzschwerpunkte anzuschließen. Die Stärke des Betriebsmodells S11 liegt in seiner Modularität: Schrittweise können die Haltepunkte auf den 76cm-Standard angepasst und weitere Haltepunkte an den Strecke eingerichtet werden, ohne dass sich eine schnelle Betriebsaufnahme um Jahre verzögert.

Abhängig von der Fahrplankonzeption um den Bahnhof Stuttgart-Münster kann die Verbindung als Ganz- oder Teilstrecke sofort in Betrieb genommen werden. Dies unterstreicht auch Pirat und Verkehrsausschussmitglied Michael Knödler:

"Die mit vielen Risiken verbundene Inbetriebnahme von Stuttgart 21 oder gar das Auslaufen des derzeitigen Verkehrsvertrags im Jahr 2032 abzuwarten, wäre angesichts des immensen Potentials der Strecke und der geringen Kosten für das beantragte Betriebskonzept eine Verschwendung wertvoller Zeit. Alle weiteren vorgeschlagenen Aus- und Neubaumaßnahmen von Haltepunkten und Bahnhöfen können nach der schnellen Betriebsaufnahme der Schusterbahn geprüft und dann schrittweise umgesetzt werden“.